

TRABZON HAFIF RAYLI SİSTEM GÜZERGAH DEĞİŞİKLİĞİ/BELİRLENMESİ ÇALIŞMALARININ DEĞERLENDİRİLMESİ

15 Nisan 2025 tarihinde Trabzon Kenti Raylı Sistem Güzergâhının tanıtım toplantısı yapılmış ve Şehir Plancıları Odası Trabzon Şubesi olarak bu toplantıya katılım sağlanmıştır.

Sürdürülebilir kentçi ulaşım politikalarının oluşturulması ve toplu taşımının sağlanması yönünde “Trabzon Ulaşım Ana Planı”nı hazırladığı için bir dönem önceki Trabzon Büyükşehir Belediye Başkanımız Murat ZORLUOĞLU’na; raylı sistem birinci önceliğim ve projem diyerek Trabzon kentinin en önemli sorunu olan ulaşımaya çözüm sağlamak adına raylı sistemin hayat geçmesi için çalışmaları devam ettiren ve irade gösteren mevcut Trabzon Büyükşehir Belediye Başkanımız Ahmet Metin GENÇ’e teşekkür etmek gerekir.

Bu arada raylı sistem güzergâhının, şu anda yayalaştırılmış olan Kahramanmaraş Caddesi’nden hemzemin olarak geçmemesi gerektiğini defaten söyleyen ve bu konuda teknik görüş bildiren Şehir Plancıları Odası ve Mimarlar Odası’nın görüşünün de dikkate alınarak özellikle kent merkezinde güzergâhın delme tünel yöntemi ile yeraltından geçecek olması kentimiz adına önemli bir uygulama kararıdır. Ancak özellikle Atapark ve Meydan arasındaki bölgenin tarihsel geçmişi göz önünde bulundurularak hem yüzeysel hem de yeraltı çalışmalarının titizlikle yapılması gerektiğini de bir kez daha hatırlatmak isteriz.

Dün (15 Nisan 2025) gerçekleştirilen toplantının bir tanıtım toplantısı olduğunu, teknik konuların ve detayların bu toplantıda fazla konuşulmayacağı tarafımızca bilenmekteydi. Ancak toplantıda katılımcılara bazı teknik detayları içeren küçük bir tanıtım ve bilgilendirme kitapçığı verilebilirdi. Zira burada yapacağımız değerlendirmelerimiz yapılan sunumdan elde edilen veriler çerçevesinde olacaktır. Bundan sonraki süreçte ise özellikle meslek odaları, sivil toplum örgütleri, kentliler ve tüm paydaşları da kapsayacak özelliğine göre teknik ağırlıklı toplantıların yapılması ve devam ettirilmesi beklentimizdir.

Ulaşımaya yönelik esaslı bir sistem önerisinin **“ULAŞIM ANA PLANI”** kararları ile uyumlu ve bu kararların yansıması olması gerekir. Bakıldığında ulaşım ana planındaki raylı sistem güzergâh önerisi ile tanıtım toplantısında ortaya konulan güzergâhın; doğu ve batı yönündeki izlerinin eşdeğer olduğu ancak özellikle Orman Bölge Müdürlüğü ile Trabzon Havalimanı arasındaki bölgede ve merkezi iş alanı olarak tanımlanan Millet Bahçesi-Meydan arasında raylı sistemin yapım tekniği ile birlikte güzergâhında da büyük değişikliğe uğradığı görülmektedir. Bir diğer önemli değişiklik ise ulaşım ana planında raylı sistem önerisinin ve hesaplamalarının tramvay olarak yapılmış olmasına rağmen oluşturulan güzergâhla birlikte tramvay önerisinin hafif raylı sisteme (LRT) dönüşmüş olmasıdır.

Ulaşım ana planı yapımı sürecinde raylı sistem güzergâhının; yapılan bilimsel verilere göre yolculuk talebi en yüksek çıkan Kahramanmaraş Caddesi güzergâhından geçirilmesi zorunluluğuna karşılık olarak Şehir Plancıları Odası olarak belirtilen bölgede yeraltından geçiş şeklinde düzenleme yapılması ve sistemin hafif raylı sisteme dönüştürülmesi için ulaşım ana planında karar oluşturulması önerisi Odamız tarafından da yapılmıştır. Bu kapsamda yaklaşık 2-3 yıl önce yapılmış olan ulaşım ana planında önerilmeyen bir hafif raylı sistemin; ulaşım ana planına dayalı olarak hazırlandığının söylenmesi mümkün değildir. Ancak bu 2-3 yıl içinde kentin nüfusunda, yolculuk taleplerinde, yolculuk sayılarında ve yolculuk yönlerinde herhangi bir değişiklik olup olmadığı ortaya koyulmadan ve bu tespitler, ulaşım ana planı kararları ile birlikte değerlendirilmeden güzergâh tespitine yönelik çalışmalarda ulaşım planının esas kararlarından olan raylı sistem türünün değiştirilemeyeceği bilinmelidir.

Diğer taraftan özellikle Orman Bölge Müdürlüğü ile Meydan arasındaki hafif raylı sistem güzergâhının tünel içinde 3 adet dönüş kurbundan oluşacak şekilde belirlenmesinin gerekçesinde yerleşmenin

topoğrafik yapısı ile kentsel dokusuna fazla müdahale edilmemesi gösterilmiştir. Ancak özellikle bu iki nokta arasındaki (Orman Bölge Müdürlüğü-Meydan) güzergahın geometrik formunun değiştirilmesine ve oluşturulmasında hafif raylı sistem için gerekli olan doruk saatte tek yönlü 10.000 kişi yolculuk talebinin sağlanmasının amaçlandığı düşünülmektedir. Orman Bölge Müdürlüğü ile Meydan arasındaki yeraltından geçecek güzergahın özellikle raylı sistem gibi modern bir ulaşım türünde istenilen seyahat süresinin azaltılması kapsamında değerlendirilmediği; kısmen doğrusal ve yine mahalle odak noktalarından geçecek bir güzergahın yolculuk süresi ile oluşturulan güzergahtaki seyahat süresi arasında kıyaslama yapıp yapılmadığı açıklanmamıştır. Toplu taşıma sistemlerinin özendirilmesinde bireysel araç kullanımları ve otomobil kullanımının azaltılmasının amaçlandığı dikkate alındığında örneğin Şehir Hastanesi-Stadyum ile Havalimanı-KTÜ arasındaki yolculuk süresinin özellikle Orman Bölge Müdürlüğü-Meydan arasındaki güzergahın geometrik formunun dönüş kurbu hat ve doğrusal hat olarak analiz edilerek azalıp azalmadığı belirlenmelidir. Zira dönüş kurbu bir hatta yolculuk süresinin uzaması kentsel hareketliliğin yoğun olduğu bu bölge içinde farklı ulaşım türlerinin kullanılmasının tercih edilmesine neden olabilecektir.

Önerilen hafif raylı sistem güzergâhının toplam uzunluğunun yaklaşık 32 kilometre ve seyahat süresinin ise Akçaabat-Yomra arasında 48 dakika olduğu belirtilmiştir. Ancak birinci etap olarak belirlenen Şehir Hastanesi-Havalimanı arasındaki seyahat süresi konusunda bir açıklamada bulunulmadığı için alternatif ulaşım türleri ile kıyaslama yapılarak mı Orman Bölge Müdürlüğü-Meydan arasında güzergâh değişikliği yapıldığı bilinmemektedir.

Bir önemli konu ise raylı sistem güzergahı çalışmasında kentte kullanılmakta olan diğer ulaşım sistemleri ile ilişkilerin tanımlanmamış olduğu ve lastik tekerlekli ulaşım sistemleri ile diğer ulaşım modlarının birlikte çalışmadığıdır. Raylı sistemin batı ucunda Akçaabat ilçesinde depolama alanı ve aktarma istasyonu olduğu, doğu ucunda ise Yomra ilçesinde depolama alanı ve aktarma istasyonu olduğu ancak bu aktarma istasyonlarına yakın çevreden ve diğer ilçelerden erişimin nasıl sağlanacağı açıklanmamıştır. Yine ilçelerden Trabzon merkezinin batı ve doğu yönlerinden gelecek dolmuş ve otobüs sistemlerinin kullanılmaya devam edip etmeyeceği ya da ne kadarlık bir yolcunun bu lastik tekerlekli sistemler ile Trabzon merkeze seyahat edeceği gibi konularda öneriler yapılmamıştır. Benzer şekilde Trabzon il merkezindeki dolmuş sisteminin raylı sisteme nasıl entegre edileceği, özellikle güney yönündeki nüfus yoğun mahallelerden raylı sistem güzergahına ve duraklarına ulaşımın nasıl kurgulandığı, halen yapımı devam eden Pazarkapı mevkiindeki hem ilçe dolmuş depolama alanları hem de kent içi dolmuş depolama alanlarının raylı sistem güzergahına göre ne şekilde kullanılacağı, sadece araç depolama alanı mı yoksa yolcu aktarımını sağlayacak şekilde mi çalışacağı hususlarının belirsiz olduğu görülmektedir. Buna benzer ulaşım ilişkilerinin raylı sistemin güzergahının belirlenmesi aşamasında bütüncül çalışması gerektiği göz ardı edilmemelidir.

Ayrıca raylı sisteme bağlı olarak karayolu ulaşımının da tekrar gözden geçirilmesi, özellikle hafif raylı sistemin Akçaabat-Şehir Hastanesi arasındaki kısmı ile Havalimanı-Yomra arasındaki kısmının mevcut devlet karayolu güzergahını ve izini kullanarak yolun orta hattında düzenleneceği dikkate alındığında, bahse konu karayolunun taşıt izlerinde ve genişliğinde daralmaya neden olacağı, yolun trafik hacminin ve kapasitesinin kısıtlanacağı, belirtilen yolun statüsü gereği hem uluslararası karayolu kapsamında olması hem de Trabzon ilinde alternatifi olmayan bir yol olması nedeniyle karayolu ulaşımının sürdürülmesi amacıyla çalışmalarına başlanılan “Güney Çevre Yolu”nun kısa sürede tamamlanması ve kuzey-güney bağlantılarını oluşturulması gerekmektedir.

Ülkesel düzeyde karar altına alınmış olan “Ulaştırma ve Lojistik Ana Planı”nda 2053 yılında Trabzon-Erzincan demiryolu hattının gerçekleştirileceği; ayrıca Samsun-Sarp arasında yapılması planlanan demiryolu hattının güzergâh çalışmalarının başladığı; bununla birlikte Trabzon kent merkezinde

oluşacak mekânsal düzenleme, hat, triyaj ve gar alanları ile depolama alanları kullanım öngörülerini yapılarak; demiryolu sisteminin hafif raylı sistemle ilişkisinin bugünden kurgulanması gerektiği açıktır.

Trabzon hafif raylı sistem güzergâh çalışmaları ile birlikte süreçte yapılacak çalışmalara ve ulaşım sistemine yönelik kararlara; Şehir Plancıları Odası olarak gerekli teknik, bilimsel ve mesleki değerlendirmeler yapılmaya devam edilecektir.